



ข่าวสาร
รถไฟสัมพันธ์
เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์

ฉบับเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน ๒๕๕๙



จุดเริ่มต้น...ที่ยังไม่สิ้นสุด



สถานีกรุงเทพ สร้างในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) เมื่อปี พ.ศ. 2453 และเปิดใช้งานวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2459 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) ตามบทความและแหล่งข้อมูลต่างๆ อ้างว่าเหตุที่เรียกว่า **หัวลำโพง** เพราะมาจากการตั้งชื่อตามทุ่งหญ้าที่มีการเลี้ยงวัวกันอย่างคึกคัก หรือ **“วัวลำพอง”** แล้วเพี้ยนมาเป็นหัวลำโพง อย่างไรก็ตาม พระราชหัตถเลขาของรัชกาลที่ 5 ฉบับวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2454 มีความตอนหนึ่งว่า **“อย่าให้จดหมายแลพงศาวดารแตกสูญเสียจะได้ดี ถ้าขึ้นเอาอย่างฝรั่งตะพัดตะเปิดไปจะหลง ไม่รู้หัวนอนปลายตีน เมืองเก่าๆ ที่เรียกชื่อไว้ในหนังสือ จะกลายเป็นเรื่องพระอภัยไปหมด พาให้นักเรียนโง่ไปแน่แล้ว การเช่นนี้มิ**

จนกระทั่งในกรุงเทพฯ เช่น หัวลำโพง ฝรั่งเรียกไม่ชัด ไทยเราพลอยเรียกตามว่าวัวลำพอง นี่เป็นเรื่องที่ควรจะพาดเคราะห์จริงๆ ในวิทยากรยมีเรื่องเช่นนี้มากหลายแห่ง แต่ไม่ได้จดจำไว้ที่สำหรับจะยกขึ้นกล่าวในเวลา” จากหลักฐานที่ชัดเจนเช่นนี้ นั้นแปลว่า **“หัวลำโพง”** น่าจะชื่อว่า **“หัวลำโพง”** มาตั้งแต่แรก

การก่อสร้างสถานีกรุงเทพ ได้รับอิทธิพลมาจากสถาปัตยกรรมยุคเรอเนสซองส์ ซึ่งรัชกาลที่ 5 ทรงโปรดอาคารสร้างเป็นรูปตัวยู ด้านหน้ามีอาคารสูงคล้ายป้อมและมีระเบียงเชื่อมระหว่างป้อมทั้งสอง ระเบียงมีเสาครุรองรับเป็นระยะๆ ตัดจากระเบียงเข้าไปเป็นหลังคาโค้งขนาดใหญ่ โครงสร้างเป็นเหล็กถัก (Truss) คลุมส่วนบริการผู้โดยสารและชานชาลา ทั้งอาคารและโครง เรียกได้ว่าเป็นการก่อสร้าง



สถานีกรุงเทพ หรือที่ผู้คนเรียกกันติดปากว่า “หัวลำโพง” ซึ่งเดิมสถานีกรุงเทพกับสถานีหัวลำโพง ไม่ใช่สถานีเดียวกัน แต่ตั้งอยู่ตรงข้ามกัน ภายหลังจากสถานีรถไฟหัวลำโพงยกเลิกไป แต่ผู้คนส่วนใหญ่ยังจดจำ “หัวลำโพง” อยู่ในใจเสมอ และเข้าใจว่าสถานีกรุงเทพ คือ หัวลำโพงจวบจนปัจจุบัน

ที่ทันสมัยที่สุดในยุคนั้น สำหรับวัสดุในการก่อสร้างนำเข้ามาจากสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีทั้งหมด ลวดลายต่างๆ ที่ประดับไว้เป็นศิลปะในรูปแบบยุโรป

จุดเด่นของสถานีกรุงเทพ อีกสิ่งหนึ่งคือ กระจกสีบริเวณช่องระบายอากาศ ทั้งด้านหน้าและด้านหลังซึ่งติดตั้งไว้อย่างผสมผสานกลมกลืนกับตัวอาคารเช่นเดียวกับนาฬิกาบอกเวลาที่มีอายุเก่าแก่ สิ่งทำพิเศษจากบริษัท Siemens (ปัจจุบันเปลี่ยนเป็นยี่ห้อ TN แต่หน้าปัดยังเป็นของเดิม) ควบคุมด้วยไฟฟ้าระบบ ดี.ซี. จากห้องชุมสายโทรศัพท์กรุงเทพฯ เป็นเครื่องบอกเวลาแก่ผู้สัญจรตลอดเวลา

ในอนาคตการรถไฟฯ มีแผนจะปรับปรุง พัฒนา สถานีกรุงเทพและปรับเป็นพิพิธภัณฑ์รถไฟไทย เนื่องจากสถานีกลางบางซื่อจะเป็นศูนย์กลางเดินรถไฟแห่งใหม่ของไทยต่อไป

BANGKOK RAILWAY STATION CELEBRATED ITS 100TH BIRTHDAY

On June 25th this year, Bangkok Railway Station celebrated its 100th birthday. The station was inaugurated by King Vajiravut (Rama VI) in 1916. It has since served as Thailand’s central railway station with trains service to all over the country. On this important occasion, the State Railway of Thailand has planned to turn Hua Lumphong to be a Thai railway museum.

บทบรรณาธิการ

“we are not makers history we are made by history”
เราไม่ใช่ผู้สร้างประวัติศาสตร์ แต่ประวัติศาสตร์สร้างเรา หนึ่งในวลีเด็ดของ มาร์ติน ลูเธอร์ คิง จูเนียร์ ที่เตือนใจให้ผู้เรียนรู้เกี่ยวกับอดีตระลึกตัวเองอยู่เสมอว่า “เราทุกคนย่อมเกิดมาจากประวัติศาสตร์” ผู้คนทุกคน สถานที่ทุกที่ย่อมมีเรื่องเล่า เช่นเดียวกันกับ “สถานีกรุงเทพ” หรือที่เรียกกันอย่างติดปากว่า “หัวลำโพง” หนึ่งในสถานีรถไฟที่กรมศิลปากรกำหนดเป็นโบราณสถานของไทยที่มีอายุครบหนึ่งศตวรรษในปี 2559 นี้

และในโอกาสอันดี วารสารรถไฟสัมพันธ์ จึงไม่พลาดที่จะนำเรื่องราวของสถานีกรุงเทพ มาบอกเล่าให้ผู้อ่านทุกท่านได้ทราบกัน เริ่มตั้งแต่เรื่องจากปก “100 ปี สถานีกรุงเทพ” ที่จะพาไปย้อนเครื่องความรู้ของสถานีกรุงเทพ ให้ทุกท่านทราบกัน ต่อมาด้วยคอลัมน์จากอดีต...ปัจจุบัน...สู่อนาคต ที่จะเล่าถึงพัฒนาการของสถานีกรุงเทพ ตั้งแต่แรกเริ่มจนถึงเส้นทางอนาคตของสถานีแห่งนี้ไปพร้อมๆ กัน

นอกจากนี้ยังมีเรื่องราวที่น่าสนใจมากมาย ไม่ว่าจะเป็นประวัติศาสตร์เรื่องราวของ “โรงแรมราชธานี” แม้ว่าปัจจุบันโรงแรมจะทำการปิดตัวไปแล้ว แต่สถาปัตยกรรมความสวยงามยังคงอยู่คู่กับสถานีศตวรรษแห่งนี้เช่นเดิม หวังว่าวารสารรถไฟสัมพันธ์ฉบับนี้คงจะสร้างความสุข ผสมผสานเกร็ดความรู้ สร้างความเพลิดเพลินให้แก่ผู้อ่านเช่นเคย...สวัสดีครับ

กองบรรณาธิการ

เจ้าของ
ที่ปรึกษา

การรถไฟแห่งประเทศไทย
วุฒิชชาติ กัลยาณมิตร
ผศ. พิเศษ ดร.ศิริพงศ์ พงุทธิพันธ์
นาวลอนงค์ วงษ์จันทร์

บรรณาธิการบริหาร
กองบรรณาธิการ
ฝ่ายประสานงาน
ฝ่ายภาพ

เอกริช ศรีอาระยันพงษ์
บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด
บุญยานุช ธรรมารักษ์
บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด
ศุภย์ประชาสัมพันธ์
งานโสตทัศนูปกรณ์และนิทรรศการ
กองประชาสัมพันธ์

ฝ่ายจัดส่ง

งานเผยแพร่เอกสาร
กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
และหมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ

ฝ่ายสมาชิก

งานเผยแพร่เอกสาร
กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
การรถไฟแห่งประเทศไทย
เลขที่ 1 แขวงรองเมือง
เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0 2220 4271

ออกแบบและผลิต

บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด
27 ซอยเจริญนคร 14
ถนนเจริญนคร แขวงคลองตันใหม่
เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600
โทรศัพท์ 0 2861 0674
โทรสาร 0 2861 0675

สารบัญ

เรื่องจากปก

100 ปี...สถานีกรุงเทพ

2

จากอดีต...ปัจจุบัน...สู่อนาคต

สถานีแห่งความทรงจำย้อนรำลึกสถานีกรุงเทพ

6

รอยทางรางเดิม

สารจาก...อดีตสถาปนิกรถไฟ

10

ทิศทางกรรรถไฟฯ ในอนาคต

สถานีกรุงเทพโฉมใหม่...ไฉไลกว่าเดิม

14

ภาพเก่าเล่าเรื่อง

สถานีกรุงเทพ

18

สถานี...ในดวงใจ

ตำนานชีวิต...สถานีกรุงเทพ

20



คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมาการ

นายสรราช เบญจกุล	ประธานกรรมการ
นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่	กรรมการ
พลโทชาญชัย ภูทอง	กรรมการ
นายยุทธพงษ์ อภิรัตน์รังษี	กรรมการ
นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	กรรมการ
นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร

นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายประเสริฐ อัดตะนันทน	รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้
นายกมล ตั้งกิจเจริญชัย	รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน
นายปาดทพ มาลากุล ณ อยุธยา	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหรทรีพียลีน
นายวรวิมล มาลา	รองผู้ว่าการกลุ่มอำนวยการ
นายณรงค์ฤทธิ์ ศิวะสาโรช	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน
นายคำนวน ทองนาค	รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์
นายทงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
ผศ. พิเศษ ดร.ศิริพงศ์ พงษ์พิพันธุ์	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร
นายทวีศักดิ์ สุทธิเสริม	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
นายพีระเดช หนูขวัญ	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
นายจร รุ่งฐานี	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
(รองการแต่งตั้ง)	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
นางสิริมา ทิรัญเจริญเวช	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
นายสุจิตต์ เชาว์ศิริกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม

นางสาวโมหีมาศ ฉัตราคม	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
นายไพบุลย์ สุจิริงกุล	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
นายนิริศ ตั้งระดมสิน	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
นายเอก สิทธิเวดิน	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี
นายพรสุธิ ทองสาด	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
นายอารยะ ปิ่นทะดิษ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
นายรัฐกร อินทรชม	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
นางนลินรัตน์ ปัตถนันทน์	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผนวิจัยและพัฒนา
นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้
นพ.เกรียงศักดิ์ เจริญสุขธรรมาต	หัวหน้าสำนักงานแพทย์
นายไพบุลย์ มงคลศุภวาร	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
นางสาวมณฑกกาญจน์ ศรีวิลาศ	หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ
นายวานิช ธรรมเจริญ	หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด
นายวันชัย ผ่านผา	หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
นายบุญเชิด เรืองศาสตร์	หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
นายสยามภู ฤทธิ์วิรุฬห์	หัวหน้าสำนักงานอาณานิบาล
นายปิยบุตร ไตวิจารย์	หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน
พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก	ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ
นายธนพล ดำมณี	ผู้ตรวจการ 1
นายชาญณรงค์ ยมนา	ผู้ตรวจการ 2
นายมนัญ มณีจักร	ผู้ตรวจการ 3
นายโอภาส ตีรมาศเสถียร	ผู้ตรวจการ 4



กิจกรรม swท.	22
ประกวดตราสัญลักษณ์ 100 ปี สถานีกรุงเทพ	
เที่ยวทั่วไทย สุขใจไปกับ swท.	24
แก้แค้นแก๊งรถไฟ เที่ยวทั่วไทยหัวใจเกินร้อย	
จากใจ swท.	28
ความปลอดภัยที่ “จุดตัดเสมอระดับทาง”	
ลำโพงข่าว	32
ศูนย์รวมตำนาน...พิพิธภัณฑิรรถไฟไทย	
ลำโพงข่าว	34
แสดมปีนทรศน 100 ปี สถานีรถไฟกรุงเทพ	
ร้อยเรื่องราวประทับใจ	35
โรงแรมราชธานี	

จากอดีต...ปัจจุบัน...สู่อนาคต



สถานีแห่งความทรงจำ ย้อนรำลึกสถานีกรุงเทพ

ในวาระครบรอบ 100 ปี สถานีกรุงเทพ นับเป็นเกียรติอย่างยิ่งที่วารสารรถไฟสัมพันธ์ มีโอกาสได้สืบหาข้อมูลของสถานี ศตวรรษแห่งนี้ เพื่อให้ประชาชนที่สนใจ ได้ทราบถึงเรื่องราวประวัติศาสตร์ความเป็นมา และอนาคตของศูนย์กลางการเดินทางรถไฟของประเทศไทยแห่งนี้กัน

วันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2559 สถานีกรุงเทพมีอายุครบ 100 ปีพอดี หลังจากที่เปิดให้บริการมาอย่างยาวนาน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2459 หลายท่านอาจสงสัยว่า ปีนี้ครบรอบ 119 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย แต่ทำไมสถานีกรุงเทพถึงมีอายุเพียง 100 ปี นั่นเป็นเพราะเมื่อกิจการรถไฟเริ่มดำเนินการในปี พ.ศ. 2436 สถานีกรุงเทพเป็นเพียงสถานีรถไฟที่สร้างด้วยไม้ สูง 2 ชั้น และมีลักษณะเป็นโรงเรือนมากกว่าสถานี ทำให้**พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว**สั่งการให้นายมาริโอ ตามันโญ สถาปนิกชาวอิตาลีเลียนแบบให้สถานีกรุงเทพ สวยงามตามรูปแบบอิตาลีในยุคเรอเนสซองส์ ซึ่งเป็นรูปแบบที่รัชกาลที่ 5 ทรงโปรด อีกทั้งยังแสดงให้เห็นถึงความทันสมัยของตัวอาคาร สถานีกรุงเทพจึงมีรูปร่างหน้าตาดังที่เราเห็นอยู่ในปัจจุบัน

บางข้อมูลอ้างว่าสถาปัตยกรรมของสถานีกรุงเทพได้รับอิทธิพลมาจากสถานีรถไฟแฟรงค์เฟิร์ต สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี แต่ข้อเท็จจริงคือการออกแบบสไตล์อิตาลีเลียน เรอเนสซองส์ เป็นสถาปัตยกรรมที่นิยมเป็นอย่างยิ่งในช่วงปลายทศวรรษที่ 19 เห็นได้จากสถานีรถไฟกรุงโรม และสถานีรถไฟพอร์ตานูวา เมืองตูริน ประเทศอิตาลี ที่มีรูปร่างคล้ายคลึงกัน จุดเด่นของสถานีกรุงเทพ คือ กระจกสีด้านหน้าและด้านหลังตัวอาคารที่มีความสวยงามสะดุดตา และอีกสิ่งหนึ่งที่ขาดไม่ได้คือ นาฬิกาเรือนโตที่มองเห็นได้อย่างชัดเจน ตั้งอยู่ทั้งด้านในและด้านหน้าของตัวอาคาร ซึ่งนาฬิกาดังกล่าวมีอายุเท่ากับสถานีกรุงเทพเลยทีเดียว เรียกได้ว่าอยู่เคียงคู่กันมาโดยตลอด ในสมัยแรกสถานีกรุงเทพเป็นอาคารที่มีความเป็นอรรถประโยชน์ คือนอกจากจะเป็นสถานีต้นทางของรถไฟแล้วยังเป็นที่อาศัยพักพิงให้กับประชาชนอีกด้วย สถานีกรุงเทพได้รับการพัฒนาและปรับปรุงเรื่อยมา จนกระทั่ง พ.ศ. 2541 ประเทศไทย ได้รับเกียรติเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ ครั้งที่ 13 รัฐบาลโดยการรถไฟฯ จึงได้จัดการปรับปรุงสถานีกรุงเทพครั้งยิ่งใหญ่ มีการสร้างชั้นลอยขึ้นมาด้านในบริเวณ





THE STATION WITH GRAND HISTORY

Within the next three years, the Bangkok Railway Station (Hua Lumphong Station) will become a new museum of Thai railway. Construction is in progress at the Bang Sue Station to become the new central train station of Thailand—it is also touted as the biggest central station in ASEAN region surpassing Malaysia's Sentral Station in Kuala Lumpur. Hua Lumphong was built in 1916, in the reign of King Rama V. It was designed by Mario Tamagno, a famous Italian architect who worked for Siam during that period and had left many beautiful buildings in the country. Built with the Renaissance-style, the station house several multi-purpose building which have been renovated and used until this day.

สถานี เพื่อรองรับความเป็นคอมเพล็กซ์ มีร้านค้า ร้านอาหาร รวมถึงสร้างชุมช้ขายตั๋วแบบถาวรขึ้น

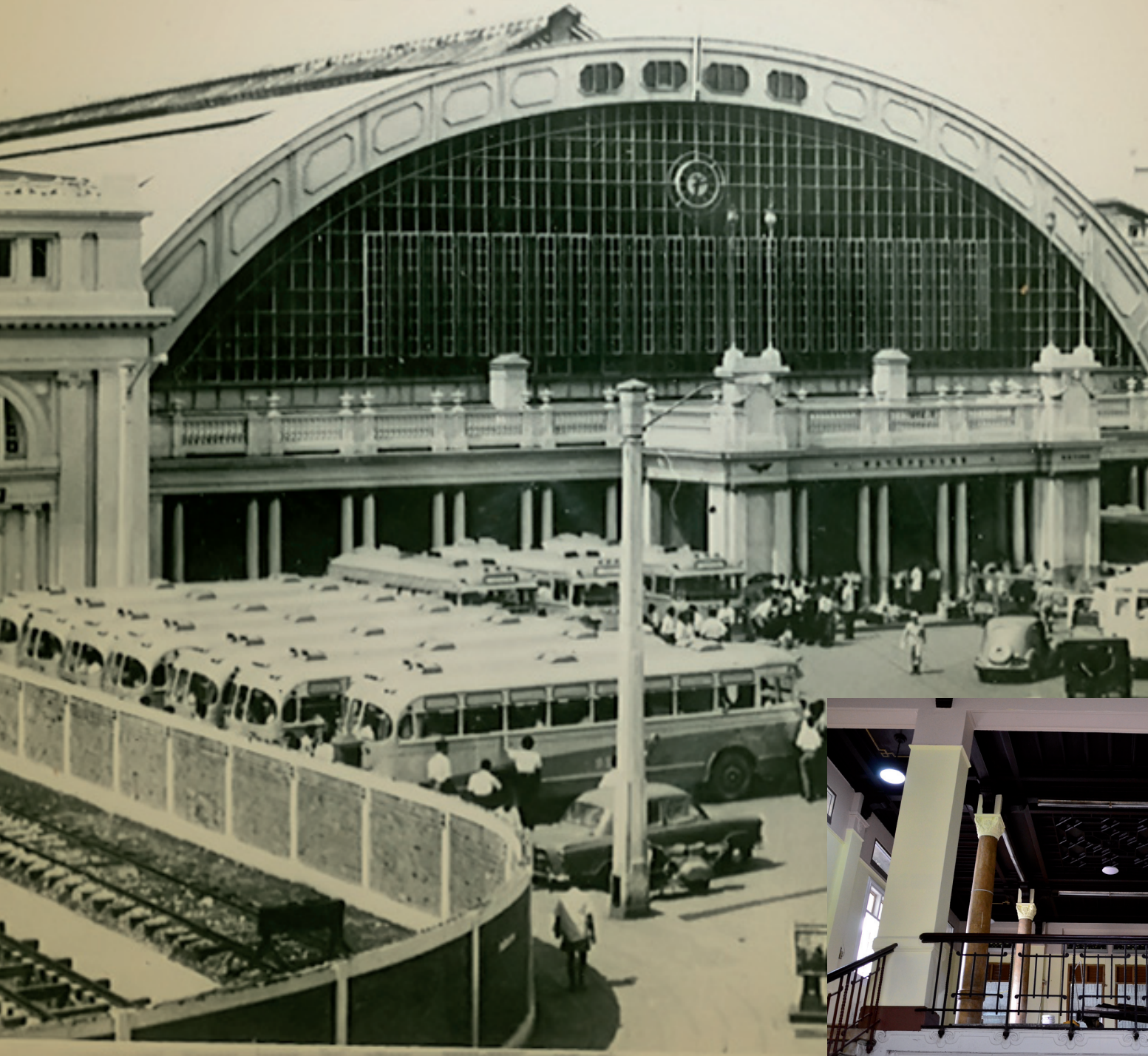
ปัจจุบันสถานีกรุงเทพมีอายุครบ 100 ปีบริบูรณ์และทำหน้าที่เป็นสถานีแรกเริ่มของการเดินทางด้วยรถไฟอย่างเข้มแข็งมาโดยตลอด ในอนาคตการรถไฟแห่งประเทศไทยจะทำการย้ายศูนย์กลางการเดินทางระบบรางทั้งหมดไปยังสถานีกลางบางซื่อภายในไม่เกิน 3 ปีที่จะถึงนี้ โดยจะปรับปรุงและปรับเปลี่ยนให้ **สถานีกรุงเทพเป็นพิพิธภัณฑ์ประวัติศาสตร์** รวมถึงแหล่งท่องเที่ยว คล้ายกับสถานีรถไฟในต่างประเทศที่มีการปรับปรุงให้รองรับ

การท่องเที่ยว ส่วนขบวนรถไฟจะมีการจัดวิ่งไปจอดที่สถานีกลางบางซื่อ 80-90% และที่เหลือจะจัดทำเป็นขบวนรถไฟเก่าสำหรับต้อนรับนักท่องเที่ยวในวันสำคัญหรือขบวนพิเศษเท่านั้น

หลังจากนี้ต่อไปในอนาคต แม้ว่าสถานีกรุงเทพจะลดบทบาทในการเป็นศูนย์กลางการเดินทางด้วยรถไฟลง แต่คุณค่าสถานีในฐานะของการเป็น **“ความทรงจำ”** ยังคงอยู่ตลอดไป

“แม้สิ่งต่างๆ จะเปลี่ยนไป
แต่ความทรงจำไม่เคยเปลี่ยนแปลง”

อดีตสถานีรถไฟ



นโอกาสครบรอบ 100 ปี สถานีกรุงเทพ ทางวารสารรถไฟสัมพันธ์ ได้รับเกียรติจากคุณลุง**พิจารณ์**
แฮมมณี อดีตสถาปนิกกำกับการ กองสถาปัตยกรรม ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้ซึ่งได้รับการสัมภาษณ์
เรื่องราวจากคุณพ่อที่เป็นวิศวกรการรถไฟฯ ที่ท่านได้สละเวลามาดำเนินทอดความรู้ทางด้านสถาปัตยกรรมของ
สถานีกรุงเทพ เพื่อเป็นวิทยาทานแก่พวกเรา รวมไปถึงผู้อ่านทุกท่านต่อไป



จากนั้นมาเรียนจบคณะสถาปัตยกรรม จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จึงเข้ามาทำงานกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2508 และก็เริ่มศึกษาด้านสถาปัตยกรรมของสถานีกรุงเทพอย่างจริงจังจึ้นนับแต่นั้นมา”

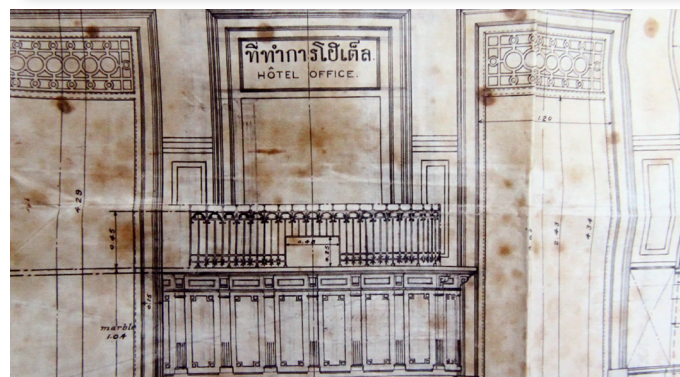
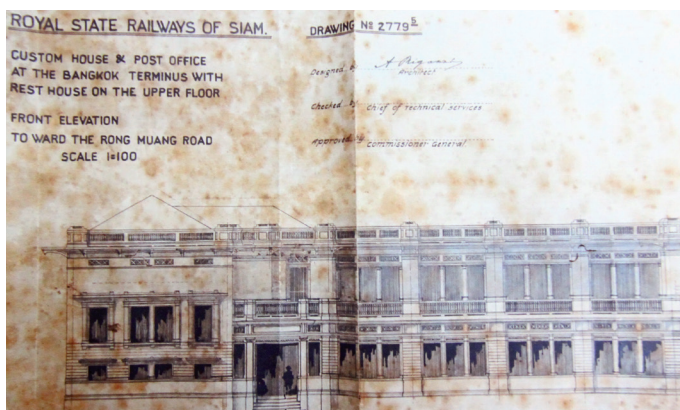
ตลอดเวลาที่ถ่ายทอดความรู้ คุณลุงพิจารณาอย่างละเอียดว่าอย่าให้ข้อมูลที่ผิดกับประชาชนเพราะเราเป็นสื่อ ซึ่งนั่นก็เป็นจุดที่เราเริ่มถามถึงความเป็นมาของสถาปัตยกรรมการออกแบบของสถานีกรุงเทพ “ที่จริงแล้วหัวลำโพงไม่ได้มีรูปแบบเป็นโดมสไตล์อิตาเลียน อย่างที่มีข้อมูลบอกต่อกันมาในอินเทอร์เน็ต ถ้าสไตล์โดมอิตาเลียนจะต้องเป็นแบบ

เราเริ่มคำถามทั่วไปถึงชีวิตของคุณลุงพิจารณา ว่ารู้จักรถไฟได้อย่างไร “ผมอยู่กับรถไฟมาตั้งแต่เด็ก เพราะคุณพ่อของผม (หลวงศิลาปรีธานโกวิท) เป็นวิศวกรของการรถไฟฯ ท่านรับราชการตั้งแต่ใช้ชื่อว่า กรมรถไฟหลวง สมัยนั้นผมก็ตามคุณพ่อไปทำงานจึงซึมซับและรักรถไฟมาตั้งแต่สมัยเด็กฯ

พระที่นั่งอนันตสมาคมที่มีอาคารด้านหน้าเป็นรูปโดม
 อย่างเห็นได้ชัด แต่หัวลำโพงเรียกว่าสโตนีตาเลียน
 เรอเนซองส์ ทางรถไฟหลวงจ้าง นายมาริโอ ตามัญโญ
 สถาปนิกชาวอิตาลีเลียนเข้ามาออกแบบ”

“ก่อนหน้านี้ ผมคิดว่างานคอนกรีตเสริมเหล็กมีเฉพาะ
 โครงสร้างด้านหน้าของหัวลำโพงเท่านั้น แต่ความจริงแล้ว
 เป็นโครงสร้างหลักทั้งหมด ถือว่าเป็นเทคโนโลยีที่ดีที่สุด
 ใหม่ที่สุดและแพงที่สุดในสมัยนั้น นี่เป็นวิสัยทัศน์ของพระบาท
 สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ต้องใช้สิ่งที่ดีที่สุด แม้ว่า
 จะใช้งบประมาณการลงทุนเป็นจำนวนมาก แต่ก็สามารถ
 ใช้งานได้อย่างคุ้มค่ายาวนาน” คุณลุงวัย 78 ปี กล่าว

นอกจากนี้ คุณลุงพิจารณา ยังได้เล่าถึงโรงแรมราชธานี
 ซึ่งเป็นโรงแรมระดับห้าดาวในสมัยนั้น “โรงแรมราชธานี
 มีรูปร่างภายนอกกลมกลืนไปกับหัวลำโพงมาก จึงไม่ทราบ
 ว่าตัวโรงแรมเริ่มสร้างมาตั้งแต่ก่อตั้งหัวลำโพงเลย หรือว่า
 มาสร้างภายหลัง แต่สมัยที่โรงแรมดำเนินกิจการอยู่ ผมก็ได้
 เห็นนะครับแต่ไม่เคยเข้าพัก เพราะถือว่าเป็นโรงแรมที่ราคา
 สูงมาก มีห้องพักเพียง 14 ห้องเท่านั้น สาเหตุที่สร้างขึ้น
 เนื่องจากวัฒนธรรมของต่างชาติในยุคนั้น ต้องมีสแตนด์สแตท
 แบบประเทศแถบยุโรป เพื่อให้ประชาชนที่สัญจรไปมาเข้าพัก
 ได้สะดวก วัสดุที่ใช้รวมไปถึงการตกแต่ง หลายอย่างนำเข้า
 จากต่างประเทศ หินอ่อนนี่นำเข้าแน่นอน เป็นบันไดหินอ่อน
 ที่ยังอยู่จนทุกวันนี้ และเนื่องจากเป็นโรงแรม ห้องพักจะอยู่
 ชั้นบน ชั้นล่างเป็นล็อบบี้และห้องอาหาร”

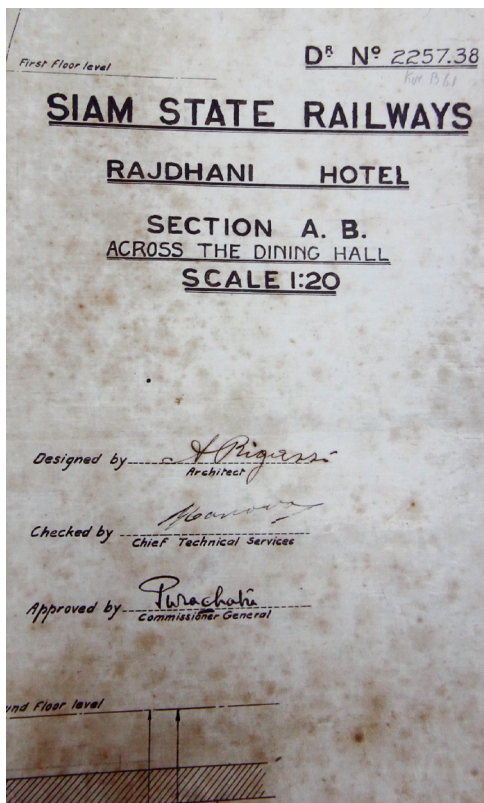




ณ วันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2559 สถานีกรุงเทพ จะมีอายุครบ 100 ปี ผ่านร้อนผ่านหนาว ผ่านเรื่องราว ต่างๆ มากมาย คุณลุงพิจารณาจึงอยากฝากข้อความ บางอย่างถึงสถานีรถไฟที่เขาผูกพันมาตั้งแต่เด็กไว้ อย่างกินใจว่า

“ถ้าเปรียบหัวลำโพงเป็นเพื่อน คงเป็นเพื่อนรุ่นใหญ่ รุ่นอา เพราะหัวลำโพงแก่กว่าผม 25 ปี ผมรู้จักอา มา 65 ปี เพราะฉะนั้นอาเป็นผู้ใหญ่ที่ผมนับถือ ไม่ใช่เพื่อน ถ้าผมมีโอกาสได้บอกอา ผมจะเรียนอาหัวลำโพง ด้วยความเคารพรัก ภูมิใจ ห่วงใย ชื่นชมว่า อาสุดยอดจริงๆ ผมได้ยินข่าวดีว่าสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ท่านจะทรงโปรดให้นุรักษ์อาให้ กลับคืนสู่ความสง่างาม ในช่วงที่อาจะงามที่สุด ชีวิตนี้ผม จะได้เห็นอีกไหมนะอา แต่อาก็คงจะยังได้รับใช้ประเทศและ ประชาชนต่อไป อาอาจะได้รับหน้าที่ในด้านการโดยสาร น้อยลง แต่ได้เป็นสถานที่พร้อมบริเวณที่จะมีผู้คนมา เยี่ยมชม ศึกษา และพักผ่อนหย่อนใจ อาจะเป็นอาคาร ที่มีความสำคัญต่อชาติสืบไป สวัสดีครับอา”

ขอขอบคุณ : แบบแปลนจากแผนกการพัสดุ ฝ่ายการช่างโยธา



THE LAST ARCHITECT OF SRT

The Train magazine has interviewed Picharn Kammanee, the last architect of the State Railway of Thailand, who said Hua Lampong Railway Station in Bangkok did not look like Italian-style Dome as what described on the internet, but it was the Italian-style Renaissance. He said an Italian-style Dome would be like the Ananta Samakom Throne Hall, which has a visible dome building in front. Mr. Picharn also said about the Ratchathani Hotel that it was built under the influence of the European culture in that era, where a hotel would be built around a main railway station to allow passengers to stay. The decoration materials inside the Ratchathani Hotel and the decorative items were imported from abroad, including the marble stairs. As a station state hotel, rooms were built on higher floors leaving the lobby lounge and restaurants at the ground level.

สถานีกรุงเทพ โฉมใหม่... ใสสะอาดกว่าเดิม

ในโอกาสครบรอบ 100 ปี สถานีกรุงเทพ นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีนโยบายเร่งด่วน ให้มีการปรับปรุงภูมิทัศน์สภาพแวดล้อมทั้งสองข้างทาง เพื่อเป็นการเฉลิมฉลองสถานีกรุงเทพครบรอบ 1 ศตวรรษ ซึ่งมีงานหลัก 7 ประการ ดังนี้

1. ปรับปรุงและซ่อมแซมหลังคาสถานี

ตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา สถานีกรุงเทพไม่ได้มีการพัฒนาปรับปรุง และซ่อมแซมในส่วนของหลังคาสถานีเลย ในโอกาสนี้เราจึงทำการปรับปรุง ซ่อมรอยรั่วที่เกิดขึ้นและสร้างทัศนียภาพให้สวยงามให้สมกับเป็นสถานีรถไฟที่เก่าแก่แห่งหนึ่งของประเทศไทย





2. ทาสีสถานีกรุงเทพ

หลายท่านคงเห็นกันอยู่ว่า ณ เวลานี้ สถานีกรุงเทพมีสภาพที่เก่าลงไปมาก ทางการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้อนุมัตินโยบายฟื้นฟูให้สถานีกรุงเทพมีความสวยงามขึ้น โดยการทาสีรอบอาคารสถานีทั้งหมด แต่อย่างไรก็ตามเสน่ห์และความขลังจะยังคงอยู่ เพราะจะทาเป็นสีขาวนวลเหมือนเดิม

3. สร้างความสะดวกสบายให้กับผู้พิการ

ที่ผ่านมา ผู้พิการ ได้เกิดปัญหาในการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งการรถไฟฯ ไม่ได้นิ่งดูดาย จึงจัดโครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อคนพิการได้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างสะดวกสบายขึ้น อาทิ การทำทางลาดชัน เปลี่ยนรูปแบบพื้นให้เอื้ออำนวยกับคนพิการมากขึ้น



4. ปรับปรุงหลังคาจตุรอรโดยสาร

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำการปรับปรุงหลังคาตรงจตุรอรโดยสารใหม่ ให้สวยงามและดีขึ้นกว่าเดิม ซึ่งเป็นหลังคาผ้าใบแรงดึงสูงโดยจะใช้วัสดุแบบเดียวกันกับที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ จุดประสงค์คือสามารถกันความร้อน และรองรับฤดูฝนได้ดียิ่งขึ้น

5. ปรับภูมิทัศน์โดยรอบอนุสรณ์สถาน หน้าสถานีกรุงเทพ

สถานีกรุงเทพได้ทำการปรับปรุงแลนด์มาร์คด้านหน้า อาทิ “ลานน้ำพุหัวช้าง” ให้มีสภาพสวยงามน่าชมยิ่งขึ้น ซึ่งตรงนี้ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยขอยืนยันว่าสวยงามสมกับที่ทุกคนรอคอยแน่นอน

6. เปลี่ยนแอร์ทั้งหมดในสถานี

นโยบายอีกหนึ่งเรื่องในการปรับปรุงสถานีกรุงเทพ คือ เปลี่ยนเครื่องปรับอากาศทั้งหมดในสถานี ทั้งในส่วนของโถงผู้โดยสาร และส่วนของสำนักงาน ในส่วนของโถงผู้โดยสารนั้นจะใช้แอร์ระบบเดิม คือ ระบบчилเลอร์ โดยผู้รับเหมาจะเป็นผู้เข้ามาทำความสะอาดทุกๆ 3 เดือนเป็นระยะเวลา 2 ปี เพื่อให้สะอาดอย่างเต็มที่ ส่วนของสำนักงานนอกจากจะเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศใหม่ เพื่อการประหยัดพลังงานแล้ว บริเวณด้านข้างของสถานีกรุงเทพมีคอมเพรสเซอร์แอร์วางอยู่ดูไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ซึ่งเมื่อเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศในโถงผู้โดยสารเป็นระบบ VRF แล้ว (ระบบแอร์





ในห้างสรรพสินค้าที่ส่งตามท่อส่งความเย็น) สถาปัตยกรรมของสถานีกรุงเทพก็จะกลับมาสวยงามดังเดิม

7. ติดตั้งไฟ LED

จะสังเกตเห็นว่า ปัจจุบันสถานีกรุงเทพได้เปลี่ยนหลอดไฟทั้งหมดเป็นหลอดแบบ LED เรียบร้อยแล้ว แม้จะมีราคาแพงกว่าหลอดฟลูออเรสเซนต์ที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน 2 เท่า แต่ก็มีอายุการใช้งานนานกว่า 2 เท่า ขณะที่มีราคาแพงกว่าหลอดทังสแตน 6 เท่า แต่สามารถใช้งานได้ยาวนานกว่ามากจึงนับว่าคุ้มค่าที่ลงทุน

ทั้งหมดนี้เป็นเพียงหนึ่งในแผนฟื้นฟูสถานีกรุงเทพของการรถไฟฯ เท่านั้นเพราะว่าอีกไม่กี่ปีเราจะยกระดับและปรับปรุงรูปแบบให้มีความทันสมัย สะดวกสบาย ลดความแออัด และสร้างบรรยากาศดีดึงดูด ขณะเดียวกันก็ยังคงเอกลักษณ์ของสถาปัตยกรรมที่เก่าแก่และมีความโดดเด่น เพื่อให้กลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์แห่งใหม่ประเทศไทยต่อไป

NEW LOOK FOR BANGKOK RAILWAY STATION

On the occasion of its centennial celebration, SRT has given Bangkok railway station a major renovation, which include the improvement of the roofs, new paints, improved accessibility for the handicapped, improvement of roof for the public transport building, improved landscape in front of the station, replacement of the air-conditioners with the new ones, and installation of the LED lights.

ภาพเก่าเล่าเรื่อง





สถานี...ในดวงใจ

ตำนานชัวิต “สถานีกรุงเทพ”

ปัจจุบันมีการเกิดขึ้นของแหล่งท่องเที่ยวในรูปแบบศูนย์การค้าชุมชนขึ้นอย่างมากมาย เพราะวิถีของคนที่เมืองที่มีเวลาจำกัด การจะไปเที่ยวสักครั้งต้อง ชม ชิม ซ้อป อย่างครบครันในจุดเดียว

วารสารรถไฟสัมพันธ์ ฉบับนี้ขอนำเสนออีกแง่มุมของ**สถานีกรุงเทพ** นอกจากจะเป็นสถานีต้นทางของรถไฟแทบทุกสายในประเทศไทยแล้ว ในอนาคตกำลังจะกลายเป็นหนึ่งในศูนย์การค้าชุมชนในแบบฉบับวินเทจ เพื่อชาวไทยทุกคน

ลองหลับตานึกถึงภาพ หากสถานีกรุงเทพเป็นศูนย์การค้าชุมชน คงจะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวสุดฮิปของหลายๆ คน ตั้งแต่โครงสร้างตัวอาคารที่สวยงามตามแบบฉบับอิตาลี ยุคเรอเนสซองส์ ซึ่งเป็นสถาปัตยกรรมอันสวยงามเหนือกาลเวลา ที่ใครๆ เห็นก็ต้องหลงใหล ซึ่งทุกมุมของอาคารสถานีสามารถถ่ายรูปเช็คอินได้อย่างจุใจ เพราะการสร้างที่พิถีพิถันใส่ใจทุกรายละเอียดตั้งแต่ต้น

ด้านในของสถานีกรุงเทพ มีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างครบครัน ไม่ว่าจะเป็นร้านอาหาร ร้านหนังสือ เรียกได้ว่ามาที่เดียวครบ นอกจากนี้ในอนาคตกระทรวงคมนาคม ได้มอบนโยบายให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เร่งปรับปรุงสถานีกรุงเทพให้เป็นแลนด์มาร์คการท่องเที่ยวของกรุงเทพมหานคร

เพราะหากสถานีกลางบางซื่อ ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ สถานีกรุงเทพจะกลายเป็นแหล่งพบปะ สังสรรค์ แบบย้อนยุค พร้อมกับเป็นพิพิธภัณฑ์รถไฟที่มีชีวิต ที่จะให้ความรู้กับคนทุกรุ่นซึ่งจะเป็นความภาคภูมิใจของคนไทยทั้งชาติต่อไป

THIS IS “BANGKOK RAILWAY STATION (HUA LUMPHONG)”

Bangkok Railway Station, or the Hua Lumphong Station, is the main railway station of Thailand. However, in the near future the State Railway of Thailand has planned to turn Hua Lumphong be a Thai railway museum and community mall. Then Hua Lumphong becomes a new tourist attraction of Thailand for everyone.



ประกวด ตราสัญลักษณ์ ๑๐๐ ปี สถานีกรุงเทพ



การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดกิจกรรมเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกสาขาอาชีพทั่วประเทศ สามารถส่งผลงานเข้าประกวด “ตราสัญลักษณ์ (Logo) ครบรอบ 100 ปี สถานีกรุงเทพ”

หลังจากที่คณะกรรมการได้เฟ้นหา
กันอย่างสุดความสามารถ ในที่สุดก็ได้
ผู้ชนะเลิศ ได้แก่ นายสุรตนต์ชัย ชื่นตา
ซึ่งชนะเลิศคณะกรรมการภายใต้คอนเซปต์
“ตัวเลข 100 ไทย เกี่ยวพันเชื่อมโยง
เป็นหนึ่งเดียว” สื่อถึงงานเฉลิมฉลอง
การครบรอบ 100 ปี ของสถานีกรุงเทพ
ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2459 – 2559

รูปแบบของโลโก้ มีระฆังบอกเวลา
อยู่ด้านบนอาคารหลังคาโค้งขนาดใหญ่
อันเป็นเอกลักษณ์ของหัวลำโพง ผสม
ผสานแสดงรูปลักษณะคล้ายกับตัวโดยสาร
รถไฟ ด้านล่างมีตัวเลขไทย “หนึ่งร้อย”



100 ปี สถานีกรุงเทพ
พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๕๙



ที่ออกแบบคล้ายล้อรถไฟ สื่อถึงประวัติความเป็นมาที่ยาวนานและทรงคุณค่า เปรียบเสมือนรากฐานสำคัญของการรถไฟแห่งประเทศไทย

รางวัลชนะเลิศ ได้รับเงินรางวัล 50,000 บาท ปัจจุบันเชื่อว่าหลายท่านคงได้เห็นผ่านตากันมาบ้างแล้วจากสื่อประชาสัมพันธ์ของการรถไฟฯ ที่จัดทำขึ้น

นอกจากนี้ ยังมีรางวัลชมเชยอีก 2 รางวัล รางวัลละ 5,000 บาท คือ **นายพิษณุ พัฒนสุทธิชกุล** และ **นายคณพศ ปัญจันทร์สิงห์** ต้องบอกว่างานนี้คณะกรรมการตัดสินยากจริงๆ

SRT AWARDS THE WINNER OF THE 100th ANNIVERSARY LOGO

SRT recently held a ceremony to award Baht 50,000 cash prize to Mr. Surattanachai Chuenta, who won the design contest for the logo of the 100th anniversary of the Bangkok Railway Station (Hua Lumphong Station). The winner logo features the Thai numeric letters for “100” woven into one harmony.



เที่ยวทั่วไทย สุงใจไปกับ รพท.

‘แก่แต่เก๋า’ นั่งรถไฟ เที่ยวทั่วไทยหัวใจเกินร้อย

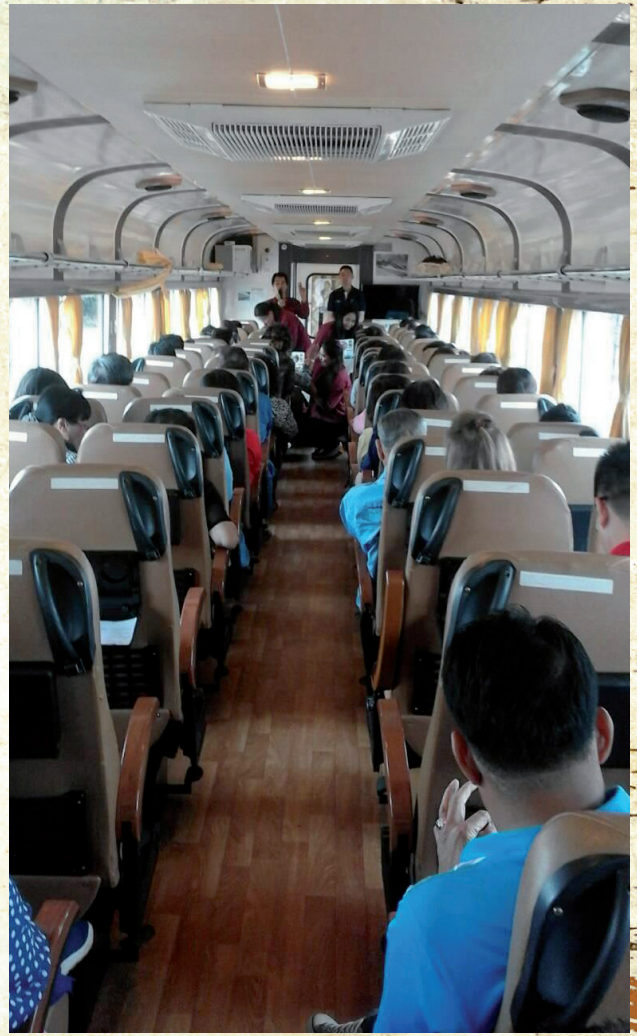


หลานรักของลุง

ลุงเฟิงจะเห็นจริงตามที่หลานพร่ำบอกอยู่เสมอ ว่าการอยู่เฉยๆ กับบ้านไม่ควรจะเป็นกิจกรรมที่คนในวัยหลังเกษียณจะยึดมั่นไว้เป็นสรณะเลย เพราะแม้ว่ามันจะสงบสุขดี แต่นานๆ เข้า มันก็พลอยทำให้ร่างกายจิตใจเหี่ยวเฉาไป ทริปท่องเที่ยวโดยรถไฟ “กรุงเทพฯ-สระแก้ว” ที่หลานทั้งขูทั้งตบให้ลุงมาคราวนี้ มันเหมาะดีจริงๆ ดีเสียจนลุงอดไม่ได้ที่จะต้องเล่าให้หลานฟัง

ตั้งแต่เช้าตรู่วันเดินทางที่หลานขับรถไปส่ง ลุงก็เดินคุ่มๆ ไปลงทะเบียน แล้วก็ขึ้นรถไฟไปหาที่นั่ง รถไฟเขาปรับปรุงมาดี ที่นั่งสบาย แอร์เย็น แล้วก็โชคดี ลุงได้นั่งคู่กับเพื่อนวัยเดียวกันชื่อคุณชาญ ซึ่งเฟิงจะเกษียณเหมือนกับลุง ลูกเขยกับลูกสาวเขาชวนให้มาเที่ยว คุยไปคุยมา อ้าว! อยู่กระทรวงเดียวกัน แต่อยู่คนละกรม คุยไปเรื่อยๆ ชักจะถูกคอก ลุงเลยได้คู่หูไปไหนไปกันตลอดทริป พักเดิวนักท่องเที่ยวก็ทยอยมานั่งเต็มขบวนรถแล้ว ครู่หนึ่งรถไฟก็เริ่มออกจากสถานี แล้วเจ้าหน้าที่ก็มาแจกข้าวกล่อง ขนม น้ำดื่ม กินไปคุยไป ชมบรรยากาศไป เพลินๆ ดีเหมือนกันนะ จำได้ว่าครั้งสุดท้ายที่นั่งรถไฟมันก็หลายปีติดกันแล้ว มานั่งอีกทีมันก็ชวนให้คิดถึงเรื่องเก่าๆ (ตามประสาคนแก่) นั่งรถหลายชั่วโมงก็จริง แต่คุณชาญแกล่คุยสนุก เจ้าหน้าที่เขาก็มีกิจกรรม มีเรื่องต่างๆ มาเล่าให้ฟัง ทำให้ไม่เบื่อพอสายหน่อยรถไฟก็มาถึง**สถานีสระแก้ว** พวกเราก็คิดว่าสัมภาระลงรถไฟไปขึ้นรถทัวร์ที่จอดรออยู่ แล้วรถทัวร์ก็พาพวกเรามุ่งตรงเป้าหมายแรกคือ “ปราสาทสต็อกก็อกรม” ปราสาทหินซึ่งอยู่





กลางป่า ลุงก็ไม่มีความรู้เรื่องโบราณสถานอะไรหรอก ได้อาศัยลูกเขยคุณชาญเขาช่วยอธิบาย เพราะเขาเรียนจบโบราณคดีโดยตรง ทำงานกรมศิลปากรด้วย ลุงกับพวกคุณชาญเลยไม่ต้องเดินตามไกด์ เพราะลูกเขยของคุณชาญบรรยายได้สนุกสนาน เดินเที่ยวกันอย่างเพลิดเพลิน ถ่ายรูปกันไปหลายแชะ คณะของเราก็ออกเดินทางกันต่อมุ่งสู่ **“ตลาดโรงเกลือ”** ที่ลุงเคยได้ยื่นชื่อมานานแล้ว วันนี้มีโอกาสดำเนินเยือนเสียที ไช้โหลฮานแอ้ย พื้นที่มันกว้างขวางใหญ่โตจริงๆ สมกับที่ไกด์เขาบอกว่า ต้องเช่ามอเตอร์ไซด์ขับเที่ยวกันนั้นแหละ ลุงกับพวกคุณชาญ เลยตกลงกันว่า ขอเดินเที่ยวแบบใกล้ๆ ดึกว่า ไร่คร่าวหน้ามีเวลาค่อยมาเดินกันทั้งวัน เพราะเห็นทางรถไฟเขาทำมาถนัดแล้ว อีกไม่นานคงนั่งรถไฟมาได้ มองไปทางฝั่งประเทศเขมรที่ห่างกันแค่คลองกัน แต่ก็มีบรรยากาศต่างกับฝั่งบ้านเราไม่ใช่น้อย ชื่อของกันจนเต็มไม้เต็มมือแล้วก็ขึ้นรถทัวร์เข้าที่พัก ซึ่งก็เป็นโรงแรมโอโถงสะอาดสบายพอสมควร อาหารมือเย็นของที่นี่ก็ดีทีเดียว คืนนั้นลุงก็หลับสบายดีนะ

พอตื่นเช้า อาน้ำเก็บกระเป๋าลงมาจัดการอาหารเช้าก็เจอพวกคุณชาญพอดี พอแปดโมงเช้า เจ้าหน้าที่ได้นำ



คณะของเราขึ้นรถทัวร์ มุ่งตรงไปยังจังหวัดปราจีนบุรี และจุดหมายแรกของเราในวันนี้คือ **“ต้นศรีมหาโพธิ์ต้นแรกในสยาม”** ซึ่งนำกิ่งมาจากศรีลังกา มาปลูกไว้ตั้งแต่สมัยทวารวดี ในบริเวณเดียวกันก็ยังมี **“รอยพระพุทธรบาทคู่แรกในสยาม”** กับ **“บ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์”** ในเมืองโบราณศรีมโหสถ ลองได้ความรู้เพิ่มอีกหลายเรื่องเลย ต่อมาคณะทัวร์เขาก็พากันไปที่ **“โรงพยาบาลเจ้าพระยาอภัยภูเบศร”** ซึ่งมีตึกโบราณที่สร้างโดยเจ้าพระยาอภัยภูเบศร รับรองว่าหลานได้เห็นแล้วจะต้องร้องอ้อเพราะละครไทย หนังสือหลายเรื่อง มาถ่ายทำที่นี้อยู่เสมอที่นี้เขาโด่งดังเรื่องสมุนไพรมานานแล้ว คณะทัวร์มาชมตึกโบราณ ชมพิพิธภัณฑ์การแพทย์แผนไทยแล้วก็ต้องแวะซื้อปิ้งผลิตภัณฑ์จากสมุนไพรกันต่อ ซึ่งก็ขายดีเหลือเกินเพราะคณะทัวร์มาลงกันทีละหลายคันรถ มือที่เขยั้นนั้นเรารับประกันอาหาร ณ ห้องอาหารที่นี้เอง

พอช่วงบ่าย คณะทัวร์ก็มุ่งหน้าไปที่ **“พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติปราจีนบุรี”** ที่นี้เราได้ชมโบราณวัตถุมากมายหลายชนิด ลูกเขยของคุณชาญรู้จักกับเจ้าหน้าที่หลายคน เราได้โอกาสพูดคุยเรื่องโบราณวัตถุเพิ่มเติมอีกหลายเรื่อง อยู่ที่พิพิธภัณฑ์ฯ กันพักใหญ่ เราก็กลาเจ้าหน้าที่ ขึ้นรถทัวร์มุ่งหน้าไปยัง **“เขื่อนขุนด่านปราการชล”** ชมเรื่องโบราณมามากแล้ว คราวนี้ก็มาเที่ยวเขื่อนกันบ้าง แม้แดดจะแรงแต่อากาศก็สดชื่นดีจริงๆ





แล้วรายการสุดท้ายของทริปนี้ ก็คือ “พุทธสถาน
จิเต็กลิ้ม” ซึ่งเขาสร้างไว้อย่างสวยงามน่าชม
พวกเราก็ได้ไหว้พระขอพร ให้ชุ่มชื่นหัวใจกัน
จากนั้นก็เดินทางกลับกรุงเทพฯ

ก่อนจะแยกย้ายกันไป ลุงกับคุณชาย
ก็นัดกันแล้วว่า จะหาโอกาสไปเที่ยวบ้านเขา
แล้วก็หาทริปท่องเที่ยวสนุกๆ ทางรถไฟกันอีก
ลุงเห็นจริงตามที่หลานว่าคือ อยู่เฉยๆ มันก็ดี
แต่การที่ได้ออกไปเที่ยวมันก็ดีไปอีกอย่าง ได้ทั้ง
ประสบการณ์ใหม่ๆ ได้เพื่อนใหม่ ถึงจะเหนื่อย
แต่มันก็ทำให้เราหายห่อเหี่ยวเป็นปลิดทิ้ง ลุงยัง
แอบคิดอยู่นะ ว่าใครกันเป็นคนตั้งชื่อทริปนี้
มันช่างเหมาะกับลุงจริงๆ

คิดถึงหลานเสมอ

ลุงชัย

ENJOY THAILAND WITH SRT

SRT, together with leading travel companies, has organized special train trips for tourists to explore the historical locations of the eastern Thailand. Start from Bangkok to Nakhon Nayok with stops at several famous or historical places, including the

ancient Khmer temple “Prasat Sdok Kok Thom”, Talad Rong Klue (the famous border market in Sa Kaew Province), Siam’s first Buddha’s footprints, the sacred pond at Sri Mahosot Ancient Town, Abhaibhubej Hospital in Prachinburi, the national museum in Prachinburi, Dan Prakarnchon Dam, and Ji Tek Lim Chinese Temple. Passengers arrived in Bangkok at about 7 p.m.



จากใจ สฟท.

ความปลอดภัยที่
“จุดตัดเสมอระดับทาง
รถไฟ-รถยนต์”



“จุดตัดเสมอระดับทางรถไฟ-รถยนต์” หรือจุดตัดทางรถไฟ หมายถึง จุดที่ถนนซึ่งยานพาหนะใช้สัญจร ได้มาตัดกับทางรถไฟ ซึ่งเป็นจุดที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ สูงที่สุด ดังนั้น โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ จึงมีมติให้ การรถไฟฯ ดำเนินการแก้ไขปัญหา จุดตัดทางรถไฟโดยการติดตั้งระบบ หรือเครื่องมือที่จะช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชน โดยแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 3 ระยะได้แก่

ระยะที่ 1 ปี 2558 การรถไฟฯ ติดตั้งป้ายหยุดป้ายรูปรถไฟ พร้อมจัดทำสัญญาณเตือน ไฟกะพริบตลอดเวลา เน้นชะลอความเร็ว และป้ายเตือนในบริเวณที่มีทางลัดผ่านจำนวน 516 แห่ง จาก 584 แห่ง โดยส่วนที่เหลือเป็นพื้นที่ของหน่วยงานราชการและทหาร ส่วนทางเสมอระดับรถไฟที่ได้รับอนุญาตจำนวน 775 แห่ง ซึ่งมีเพียงป้ายจราจร การรถไฟฯ ได้ดำเนินการติดตั้งเครื่องกั้นถนนอัตโนมัติจำนวน 130 แห่ง

ระยะที่ 2 ปี 2559 การรถไฟฯ เพิ่มระบบ Sensor ที่ทางลัดผ่านจำนวน 54 แห่ง ซึ่งจะตรวจสอบขบวนรถไฟที่ระยะ 300 เมตรก่อนจะมาถึง ส่วนทางเสมอระดับรถไฟที่ได้รับอนุญาต การรถไฟฯ จะติดตั้งเครื่องกั้นอัตโนมัติเพิ่มเติมอีก 200 แห่ง

ระยะที่ 3 ปี 2560 การรถไฟฯ จะดำเนินการติดตั้ง Sensor ที่ทางลัดผ่านอีก 200 แห่ง ส่วนทางเสมอระดับรถไฟที่ได้รับอนุญาต การรถไฟฯ จะดำเนินการติดตั้งเครื่องกั้นอัตโนมัติให้ครบทั้งหมด

นอกจากนี้ การรถไฟฯ ยังร่วมมือกับกระทรวงมหาดไทยและหน่วยงานท้องถิ่น ร่วมติดตามดูแลไม่ให้เกิดทางลัดผ่านเพิ่มขึ้นอีก หากจำเป็นจะต้องมีก็จะต้องดำเนินการตามมาตรฐานและข้อกำหนดของการรถไฟฯ





ในเบื้องต้น เพื่อเสริมมาตรฐาน เรื่องความปลอดภัย นายวุฒิชัย ภิลาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟฯ ได้มอบนโยบายให้จัดเจ้าหน้าที่เฝ้าระวังและอำนวยความสะดวกบริเวณจุดตัดทางเสมอระดับรถไฟที่มีและไม่มีเครื่องกั้นถนนกว่า 2,455 จุดทั่วประเทศ โดยประสานกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกพื้นที่

ซึ่งทั้งหมดนี้ คือความใส่ใจต่อความปลอดภัยที่การรถไฟฯ ต้องการมอบให้แก่ประชาชนทุกคน

SAFE CROSSROADS FOR CARS AND TRAINS

The cabinet has approved the budget for the SRT to implement its proposed plan to improve train-car crossroads nationwide in order to improve safety for motorists and train passengers. Cooperation is being sought with the Ministry of Interior and local governments to ensure no unauthorized crossroads will be added. Where they exist, SRT will ensure stop signs will be put up, a warning sign will be erected as well as the speed reduction slope, blinking signals, and sensors will be placed at the crossroads to warn motorists of incoming trains. SRT will also place staff at the over 2,400 authorized crossroads throughout the country to ensure safety for trains and car users.

ศูนย์รวมตำนาน...

พิพิธภัณฑ์รถไฟไทย



“ไปเที่ยวหัวลำโพงกัน”

จั่วหัวมาแบบนี้ หลายคนคงมีคำถามในใจว่า “หัวลำโพงจะมีอะไรให้เที่ยว?” เพราะภาพความทรงจำของใครหลายคนอาจจะมองว่าสถานีกรุงเทพเป็นเพียงสถานีต้นทางและปลายทางของการเดินทางด้วยรถไฟเท่านั้น แต่เชื่อหรือไม่ว่าอีกมุมหนึ่งของสถานีแห่งนี้ยังมี **“พิพิธภัณฑ์รถไฟไทย”** ตั้งอยู่บริเวณด้านซ้ายของอาคารสถานีกรุงเทพ

วารสารรถไฟสัมพันธ์ได้มีโอกาสไปพูดคุยกับ ผศ. พิเศษ ดร. ศิริพงศ์ พฤทธิพันธุ์ ผู้ช่วยผู้จัดการ (ด้านบริหาร) การรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้ก่อตั้งมูลนิธิและพิพิธภัณฑ์รถไฟไทย มาให้ความรู้เพิ่มเติมถึงที่มาและการจัดตั้งพิพิธภัณฑ์รถไฟไทย

“แนวคิดการก่อตั้งพิพิธภัณฑ์รถไฟไทย มีมาตั้งแต่สมัย พ.ศ. 2506 ช่วงที่ พลเอก ไสว ไสวแสนยากร เป็นผู้ว่าการรถไฟฯ และได้ก่อตั้งอยู่บริเวณสวนจตุจักร ซึ่งปัจจุบันได้กลายเป็น หอเกียรติภูมิรถไฟ อย่างไรก็ตามสร้างขึ้นมาได้เพียงแค่ 10 ปี ก็ต้องปิดตัวลง หลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2547 คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยคุณปริญญา จินดาประเสริฐ ประธานกรรมการรถไฟฯ ในยุคนั้น ได้พิจารณาจัดตั้งพิพิธภัณฑ์รถไฟไทยขึ้นมาอีกครั้ง แต่ต้องล้มเลิกไปเนื่องจากพื้นที่ที่จะจัดทำพิพิธภัณฑ์ถูกใช้เป็นที่ตั้งมูลนิธิราเคิลออฟโลฟ ในทูลกระหม่อมหญิงอุบลรัตนฯ”

หลังจากที่มีแนวคิดจัดตั้งขึ้นมาหลายครั้ง แต่ถูกล้มเลิกไปด้วยเหตุผลนานัปการ แต่ในที่สุดพิพิธภัณฑ์รถไฟไทยสามารถก่อตั้งขึ้นได้ในปี พ.ศ. 2558 ซึ่ง ดร. ศิริพงศ์ฯ ได้กล่าวต่อว่า

“ช่วงต้นปี พ.ศ. 2558 ตัวผมเองได้รับคำสั่งจากอดีตผู้ว่าการรถไฟฯ คุณประภัสร์ จงสงวน แต่งตั้งให้เป็นประธานคณะกรรมการจัดหารายได้ เพื่อก่อตั้งพิพิธภัณฑ์รถไฟไทย หลังจากดำเนินงานเรียบร้อยแล้วได้ขออนุญาตการรถไฟฯ เข้าปรับปรุงอาคาร मुखาน้ำสถานีกรุงเทพด้านทิศตะวันตกซึ่งทรุดโทรม ใช้เป็นสำนักงานมูลนิธิรถไฟไทยและพิพิธภัณฑ์รถไฟไทย โดยเสียค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงทั้งสิ้นประมาณ 5 แสนบาท และ





ได้จดทะเบียนจัดตั้งมูลนิธิเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2558 และเปิดดำเนินการอย่างเป็นทางการแล้วตั้งแต่วันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2558 ที่ผ่านมา โดยมี คุณวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟฯ คนปัจจุบันให้เกียรติเป็นประธาน พร้อมเชิญอดีตผู้ว่าการรถไฟฯ 2 ท่าน คือ ศาสตราจารย์ทฤษฎี รัตติศรี และคุณประภัสร์ จงสงวน มาเป็นที่ปรึกษามูลนิธิรถไฟไทย และเชิญอดีตที่ปรึกษาคณะกรรมการรถไฟฯ คุณมารุต ศิริโก เข้าร่วมด้วย”

พิพิธภัณฑ์รถไฟไทยที่ตั้งอยู่ภายในสถานีกรุงเทพ เปิดให้บริการทุกวันอังคารถึงวันเสาร์ ตั้งแต่เวลา 10.00 น.-18.00 น. ภายในพิพิธภัณฑ์มีห้องจัดแสดง 2 ห้อง เพื่อให้ผู้ที่สนใจทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติได้เข้ามาเยี่ยมชมและศึกษาค้นคว้า สำหรับวัตถุและสิ่งของต่างๆ ที่จัดแสดงภายในพิพิธภัณฑ์ ซึ่งแต่เดิมกระจัดกระจายอยู่ตามที่ต่างๆ นั้น ดร. ศิริพงษ์ และคณะกรรมการฯ ได้ทำการรวบรวมมาจากสถานที่ต่างๆ โดยมีวัตถุประสงค์ให้การรถไฟฯ ได้มีสถานที่เก็บสิ่งของต่างๆ ในอดีตไว้ในที่เดียวกัน เพื่อให้เป็นแหล่งเรียนรู้ ศึกษา ค้นคว้า และเห็นถึงพัฒนาการของกิจการรถไฟฯ ซึ่งขณะนี้เปิดให้บริการเพียง 2 ชั้น ส่วนจะขยายต่อหรือไม่นั้น คงจะต้องรอนโยบายให้ชัดเจนเสียก่อน

และเป็นที่น่าทึ่งกันทีเดียว ในอนาคตอันใกล้นี้ศูนย์กลางการเดินทางด้วยระบบรางของประเทศไทยจะย้ายไปอยู่ที่สถานีกลางบางซื่อ ส่วนสถานีกรุงเทพ จะถูกปรับเปลี่ยนให้เป็นพิพิธภัณฑ์รถไฟไทยอย่างสมบูรณ์แบบเพื่อให้กิจการที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ทรงสถาปนาไว้ เป็นแหล่งเรียนรู้ให้คนรุ่นหลังได้มีโอกาสศึกษา ค้นคว้า และได้เห็นถึงวิวัฒนาการของกิจการรถไฟฯ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เพื่อเป็นแหล่งรวมตำนานของการรถไฟฯ สืบต่อไป.

THAI RAILWAY MUSEUM

Thai Railway Museum is located on the left side of Bangkok Railway Station. It opens on Tue-Sat from 10.00 a.m. to 6.00 p.m. The two exhibition rooms inside provide useful information for both Thai and foreign visitors to learn the history of State Railway of Thailand (SRT). Assistant Prof. Dr. Siriphong Preutthiphan, an assistant governor of SRT, has kindly provided and exhibited the artifacts inside the museum. He is also the founder of the Thai Railway Foundation and Thai Railway Museum at Bangkok Railway Station.





“แสดมปีนัทรศนั 100 ปี สทานัรลไฟกรุงทพ”



บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด ร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดตัวนิทรรศการ “แสดมปีนัทรศนั 100 ปี สทานัรลไฟกรุงทพ” เพื่อร่วมฉลองโอกาสครบรอบ 100 ปี สทานักรุงทพ ณ พิพิธภัณฑทราไปรษณียากรสามเสนใน (ด้านหลังไปรษณีย์สามเสนในติดกับสทานัรลไฟฟ้าบีทีเอส สะพานควาย) โดยจะเปิดให้เข้าชมฟรีตั้งแต่วันนี้ถึง 31 ธันวาคม พ.ศ. 2559 ในวันพุธ-วันอาทิตย์ เวลา 8.30 น.-16.00 น. (ปิดวันจันทร์-วันอังคาร และวันหยุดนักชัฎฤกษ์)

โดยในงานนี้ทางพิพิธภัณฑทราไปรษณียากรได้เนรมิตบรรยากาศสทานักรุงทพ ผ่านการจำลองขบวนรถไฟ ที่อยู่อาศัย และวิถีชีวิตคนไทยสมัยอดีต และจัดนิทรรศการให้ความรู้เรื่องรถไฟให้ประชาชนที่สนใจ

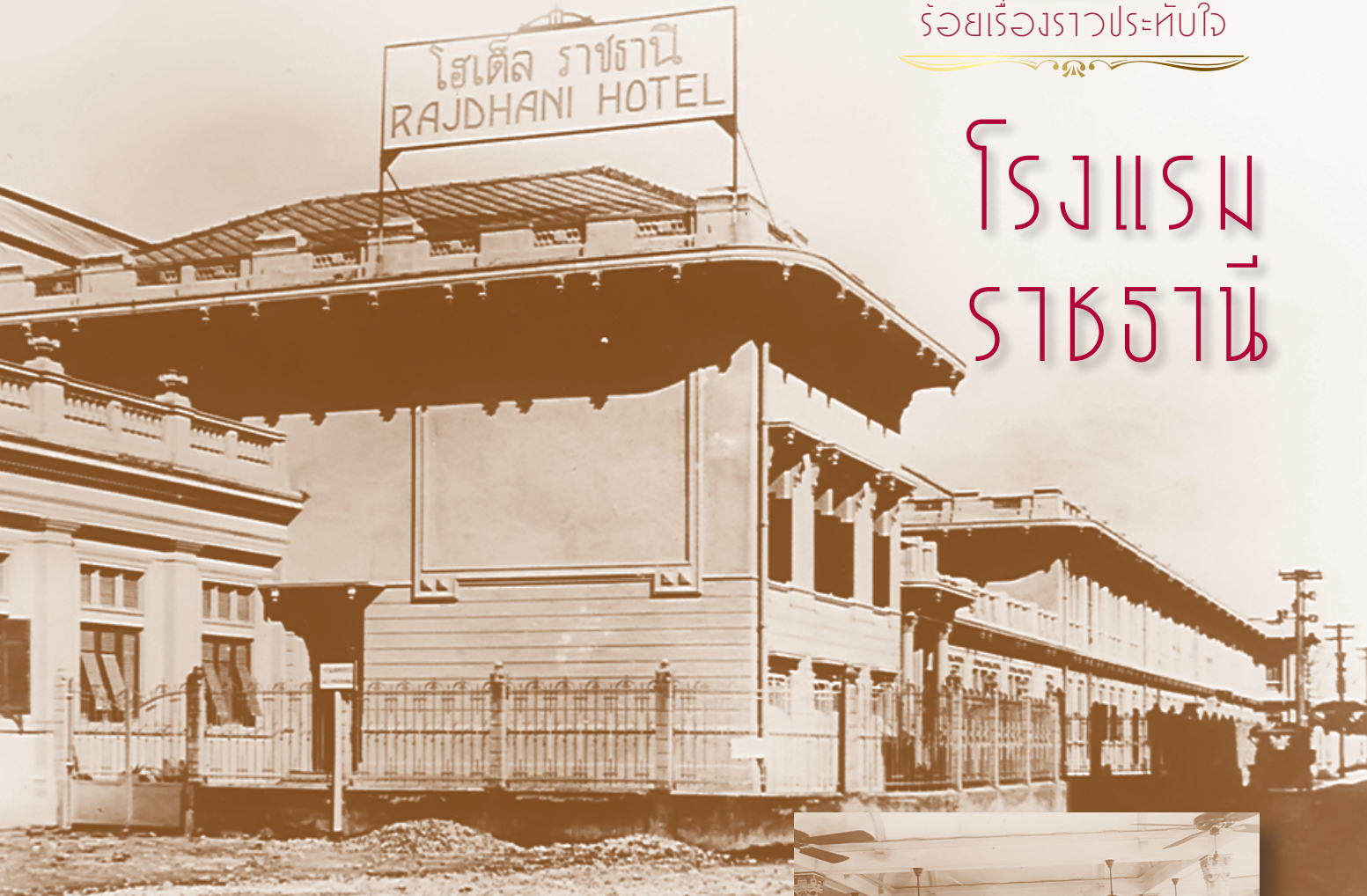
นอกเหนือจากงานนิทรรศการแล้ว ยังมีกาเปิดตัวตราไปรษณียากรที่ระลึก “100 ปี สทานัรลไฟกรุงทพ” 1 ชุดจะมี 4 ดวง เป็นภาพของสทานักรุงทพในห้วงเวลาสำคัญ ตั้งแต่ยุคแรกสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) ยุคสงครามโลก

ครั้งที่ 2 และอีกสองดวงเป็นทัศนียภาพของสทานักรุงทพในปัจจุบัน แสดมปีนัทรศนัราคา 3 บาท ชุดละ 4 ดวง ราคา รวม 12 บาท โดยจะเปิดขายวันแรกที่ไปรษณีย์ทุกแห่งทั่วประเทศ ตั้งแต่วันที่ 25 มิถุนายน เป็นต้นไป

“STAMP NITAS 100 YEARS OF BANGKOK RAILWAY STATION”

The Thai Postal Company and the State Railway of Thailand have jointly launched the “Stamp Nitas 100 Years Of Bangkok Railway Station” exhibition and the “100 Years Bangkok Railway Station” miniature sheet in celebration of the centennial anniversary of the Bangkok Railway Station (Hua Lumphong) at the Samsen Nai Postal Museum. The exhibition is open for the public from today until December 31, 2016 on Wed-Sun (8.30 a.m.-4.00 p.m.).

โรงแรม ราชธานี



เมื่อปี พ.ศ. 2470 กิจการรถไฟกำลังเฟื่องฟู มีประชาชนและชาวต่างชาติสัญจรเป็นจำนวนมาก ทำให้พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) ได้โปรดเกล้าฯ ให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน สร้าง**โรงแรมปลายทาง (Rest House)** ขึ้นมาที่สถานีกรุงเทพ เพื่อเป็นที่พักของประชาชนที่โดยสารด้วยรถไฟตามแบบฉบับของวัฒนธรรมยุโรป

จากด้านหน้าของสถานีกรุงเทพ โรงแรมราชธานีจะอยู่ทางด้านขวามือ ทางขึ้นจะอยู่บริเวณเดียวกับที่ตั้งของห้องสุขาในปัจจุบัน เป็น**สถาปัตยกรรมยุคเรอเนสซองส์** วัสดุที่ใช้ก่อสร้างและตกแต่งภายในนำเข้ามาจากต่างประเทศทั้งหมด โดยมีห้องพักเพียง 14 ห้อง แต่ก็มีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างครบครัน ไม่ว่าจะเป็นห้องเดินร่า ห้องอาหาร บาร์ ห้องครัว มีพัดลม น้ำเย็น และโทรศัพท์ให้บริการ เรียกได้ว่าเป็นโรงแรมระดับ 5 ดาวในสมัยนั้นเลยทีเดียว

ต่อมาปี พ.ศ. 2511 โรงแรมราชธานีต้องปิดตัวลงด้วยอุปสรรคในการดำเนินกิจการ และก็หายไปจากความทรงจำระยะเวลาหนึ่ง เมื่อปี พ.ศ. 2556 สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ทรงมีพระดำริให้กระทรวงวัฒนธรรมและการรถไฟฯ ดำเนินการบูรณะปรับปรุงฟื้นฟูโรงแรมราชธานี ให้สามารถกลับมาใช้ประโยชน์ได้และเป็นแหล่งเรียนรู้ให้กับคนไทยและต่างชาติต่อไป



THE RAJATHANI HOTEL

The Rajathani Hotel was located inside Bangkok Station. Built in 1927, it was designed and decorated as a 5-stars hotel in that period. The hotel provided luxurious accommodation for train passengers who arrive in Bangkok. The name "Rajathani" means the capital in Thai. However, the hotel has officially closed down today due to lack of profits.



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th

www.facebook.com/pr.railway

Call Center : 1690